

Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco. El castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* (1766)¹

Guadalupe Pinzón Ríos

La ruta transpacífica que unió a Nueva España con las islas Filipinas desde sus orígenes en el siglo xvi tuvo relevancia para la economía novohispana pues ofreció la posibilidad de llevar a cabo transacciones mercantiles con cierta autonomía con respecto al comercio practicado por el Atlántico. El hecho de que este tráfico se incrementara rápidamente llevó a que desde el mismo siglo xvi las autoridades metropolitanas implementaran una serie de limitantes con la esperanza de reducir las remesas de plata americana a territorio asiático, pero estas lo que provocaron fue la práctica de actividades ilícitas en las cuales participaron con regularidad las propias autoridades tanto de los galeones como de Acapulco. Si bien constantemente se dictaron ordenanzas que prohibían esas corruptelas fue hasta el siglo xviii cuando se tomaron medidas más severas para combatirlas, en especial tras la visita general de José de Gálvez y del nombramiento de Teodoro de Croix como castellano interino de Acapulco. El objetivo de este texto es analizar las acciones tomadas por el caballero Croix durante su primer año como castellano a partir de los informes y registros que se generaron al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* en 1766. Esto se debe a que su paso por el puerto y sus acciones para reducir los contrabandos e incrementar los ingresos del erario real dejaron ver diversos niveles de corrupción existentes en Acapulco en el que participaron los propios oficiales del lugar. Es decir que aunque anteriormente esta situación se había denunciado, fue hasta la llegada del caballero Croix cuando se tomaron acciones más estrictas y se hicieron revisiones más profundas sobre los irregulares tratos y contratos practicados en Acapulco al arribo de los galeones, pero sobre

¹ Este trabajo se realizó en el marco del proyecto PAPIIT N402114 “Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático (siglos xvi-xviii)”.

todo se evidenció de mejor forma la manera en la que las autoridades locales estaban directa o indirectamente envueltas en ellas.

En el caso de Acapulco, hay que entender que las ilegalidades no pueden separarse de los contrabandos, pero estos en general eran practicados por particulares involucrados en el comercio del lugar que simplemente incumplía, o se desviaban, de las ordenanzas establecidas.² Sin embargo, lo que llegaba a considerarse corrupción era la postura maliciosa de las autoridades del puerto pues fueron sus disimulos o bien su participación en las ilegalidades los que permitieron defraudar al erario real. Esto último era lo que más debía modificarse pues las autoridades tenían la obligación de ver por el bien de la monarquía y resguardar sus intereses.³ El tema de la corrupción en Acapulco ha sido considerado en otras investigaciones aunque de forma general cuando se hace referencia al galeón de Manila. Hay estudios que han puesto más énfasis en este asunto como se ve con el trabajo de Ostwald Sales quien ha analizado la visita de Pedro de Quiroga al puerto en 1635 así como la aprensión que hizo del cargamento del galeón, lo cual puso en peligro la continuidad del tráfico asiático, aunque finalmente fue restablecido ante la necesidad de mantener el situado filipino desde Nueva España (Sales 1997: 127-146; Sales 2000). Por otro lado, los intentos por reestructurar las llegadas de los galeones a Acapulco, así como algunos intentos por reducir los contrabandos en el lugar a partir de reglamentos y ordenanzas, ha sido estudiado por Carmen Yuste aunque en una perspectiva amplia que abarca todo el siglo XVIII (Yuste 2007: 316-337). Por otro lado, la figura de Croix ha sido más estudiada en relación a su nombramiento como comandante general de las Provincias Internas y también cuando fue a Perú a implementar el sistema de intendencias,

2 Según el *Diccionario de autoridades* (edición de 1729) el contrabando se liga a “contravención de alguna cosa que está prohibida por bando, publicado a voz de pregonero, en los lugares o sitios destinados para hacer público lo que el Príncipe quiere que se observe, o que no se ejecute. Contrabando es una dicción moderna, compuesta de la preposición Contra y de la voz Bando, no conocida de los Jurisconsultos. Es decir que no se obedece lo indicado en los bandos. Los contrabandos van de la mano con mercadería, ropa o géneros, es decir que se llama así a todo lo prohibido de introducir en estos Reinos, por ser de Países enemigos, con los cuales está cerrado el comercio”. Ver <<http://web.frl.es/DA.html>> (2.3.2015).

3 Sobre el tema de la corrupción puede verse cómo Christoph Rosenmüller analiza las distintas discusiones que el término corrupción ha generado y las posturas que han llegado a tomarse al respecto (Rosenmüller 2008: 29-33). En este trabajo se intenta retomar su postura al explicar que se utiliza el término como una herramienta de análisis de un proceso político, que en este caso serán las medidas tomadas en Acapulco para reducir las evasiones fiscales y mejorar el control de la zona.

pero menos se ha hablado de él como castellano (Thomas 1968; Moreno 1967).⁴

Analizar las acciones de Croix es relevante pues sus acciones para reducir las irregularidades en Acapulco se insertan en un momento de transformaciones político-administrativas con las que se intentó sujetar de mejor forma a los virreinos y a sus finanzas; además de ser un momento de cambios marítimo-comerciales que llevaron a la diversificación de contactos mercantiles, los cuales terminaron por desarticular las relaciones monopólicas tradicionales. Si bien la presencia y acciones tomadas por el castellano Croix tuvieron poca continuidad, al menos fueron un llamado de atención a las autoridades novohispanas y metropolitanas de lo que acontecía en el puerto, pero sobre todo fue una manera de mostrar a los comerciantes involucrados en los tratos del galeón las nuevas posturas de las autoridades que a la larga implicaron mayores cambios. De esta forma, el paso del caballero Croix por Acapulco permite conocer de mejor forma el momento coyuntural en el que comenzaron a llevarse a cabo cambios con el pretexto de combatir las prácticas ilícitas comúnmente llevadas a cabo en el puerto.

Primeros cambios

Hay que recordar que tras la llegada de los Borbones al trono español inició un proceso de cambio sobre las relaciones que tenía España con sus colonias de ultramar. Por un lado, ante la creciente presencia de otras potencias europeas en el Caribe, aunado a las incursiones que éstas llevaban a cabo por el Mar del Sur, (en ocasiones con el fin de capturar al galeón de Manila) se hizo necesario evaluar sus condiciones defensivas (Gerhard 1960; Pinzón Ríos 2011a). Por otro lado, para financiar esos cambios y

⁴ Sobre este personaje Roberto Moreno explica que venía de una familia noble flamenca, que desde los 17 ya servía en el ejército español y se desempeñó en lugares como Italia y Madrid. Para 1747 su tío Carlos Francisco Marqués de Croix lo incluyó en algunas de sus actividades y terminó al servicio del monarca, por eso cuando dicho marqués fue nombrado virrey de Nueva España llevó consigo a su sobrino, quien en 1766 fue nombrado capitán de la guardia virreinal de México. Teodoro de Croix permaneció al servicio de su tío incluso cuatro años más luego de que regresaron a España (1772-1776) pero posteriormente volvió al virreinato novohispano tras ser nombrado comandante general de las Provincias Internas (1776-1783). Este puesto lo dejó tras ser nombrado virrey de Perú (1783-1790). Finalmente Croix solicitó regresar a España por estar viejo y enfermo, lo cual le fue concedido (Moreno 1967: 17-31 y 83-137).

tener mayor noticia de ellos se planearon formas de mejorar la administración de los territorios de ultramar a partir de una mayor sujeción y vigilancia. Para ello comenzaron a realizarse tanto descripciones de los territorios coloniales como a planearse ciertas modificaciones. Algunas de ellas fueron reestructurar el sistema de flotas con el Reglamento de 1720 (Lynch 1991: 128-138; Walker 1979:145-148), fomentar el uso de navíos de registro, crear compañías comerciales que traficaran con zonas no alcanzadas por las flotas (Lynch 1991: 110-112 y 138-139; Walker 1979: 26), reabrir los puertos centroamericanos de cara al Atlántico (Pérez Brignoli 1993: 45-51), intentos por permitir que el cacao guayaquileño se remitiera a Nueva España (Escamilla 2011: 125-126), financiar el situado de Florida con alcabalas de Puebla (Celaya Nández 2010: 271-298), entre otros. Estos paulatinos cambios derivaron en la reestructuración del comercio colonial en especial tras la aplicación del comercio libre desde 1765 (Fisher 1992: 172), la reapertura comercial entre virreinos (Pinzón Ríos 2011b: 213-226; Bonialian 2011: 409-414) y la desaparición del sistema de flotas (Lynch 1991: 314-329).⁵ En algunos casos los cambios planeados tuvieron continuidad y en otros sirvieron de muestra para nuevos proyectos. A recientes rechas algunos autores han llamado a este proceso primer reformismo borbónico pues los cambios (discutidos, aplicados, exitosos y no) sentaron las bases de los llevados a cabo hacia la segunda parte del Setecientos. Al respecto Ernest Sánchez Santiró sugiere que fue durante las décadas de 1720 a 1750 cuando se experimentó un primer embate reformista que tuvo por objetivo lograr mayores ingresos, control del gasto ordinario local y remisión creciente de remesas para la metrópoli, además de que fue hacia 1751 cuando se representó la culminación de una primera etapa en el reformismo fiscal de los Borbones en Nueva España el cual fue el precedente de los cambios llevados a cabo a partir de la década de 1760, durante el reinado de Carlos III (Sánchez Santiró 2013: 30-32).

En el caso del Pacífico novohispano, uno de los aspectos considerados por las autoridades metropolitanas durante la primera parte del Setecientos fue el comercio practicado a través del galeón de Manila. Desde su origen (1572) generó quejas por parte de los comerciantes andaluces que alegaban que su práctica afectaba los tráficos atlánticos ya que los géneros asiáticos inundaban el mercado novohispano e ilegalmente el peruano, lo

5 En 1778 se fue la última flota de la Nueva España; las de Tierra Firme habían desaparecido desde antes que iniciara la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748).

cual reducía las ventas de las mercaderías que llegaban en las flotas. Esto en gran medida se debía a que a pesar de que se había estipulado que los galeones únicamente llevaran 500 toneladas de carga y adquirieran plata con valor al doble de lo que había costado las mercaderías, eso fue algo que en múltiples ocasiones no se respetó. Era sabido que los galeones llevaban más géneros de los permitidos, que se registraban productos de gran calidad como de bajo costo para así pagar menos aranceles y que incluso los tripulantes rentaban a los comerciantes los espacios que se les asignaban. En estos tratos además estaban muy inmiscuidos los novohispanos, lo cual estaba prohibido pues el comercio transpacífico únicamente se había concedido a los vecinos de Manila para ayudarlos con su nuevo asentamiento (Yuste 2007: 21-44).

Cuando la dinastía Borbón ascendió al trono español se dictaron una serie de ordenanzas que intentaron regular el comercio asiático pues todavía se consideraba que éste era uno de los principales obstáculos del comercio atlántico ya que el galeón de Manila inundaba al mercado novohispano de mercancías orientales de mucho refinamiento y bajos precios. Incluso llegó a ordenarse que toda la seda que llegara de China fuese quemada públicamente para con ello permitir que los paños europeos tuvieran cabida. Lógicamente los habitantes de Filipinas, apoyados por las autoridades reales de las islas, protestaron vigorosamente ante la Corona española. Era evidente que el éxito en potencia del comercio entre Manila y Acapulco contrastaba vivamente con la creciente inoperancia de las flotas de Nueva España (Walker 1979: 204). De esta manera, la ruta transpacífica continuó realizándose y por tanto se siguieron practicando las irregularidades habituales.

En gran medida los excesos cometidos en el comercio del galeón se debían a la complicidad establecida entre comerciantes filipinos y mexicanos con funcionarios del puerto (Yuste 2007: 316-317). Dichos tratos se debieron al afianzamiento de las autoridades en la región, como lo sugiere el hecho de que desde principios del siglo XVIII y hasta 1760 la alcaldía mayor de Acapulco recayó en la misma familia de apellido Gallo.⁶ Ade-

6 Hay que señalar que Acapulco dependía directamente del virrey, por lo que no contaba con un gobernador sino con un alcalde mayor (a diferencia de Veracruz que por recibir el nombramiento de ciudad contó con su propio gobernador). Éste debía residir en el castillo de San Diego y por ello se le llamó castellano. Sin embargo, la mayoría de las veces tanto el castellano como el resto de los oficiales reales del puerto sólo se trasladaban a él cuando llegaban los galeones y en su lugar se quedaban oficiales menores como los tenientes.

más, hubo poca movilidad de los oficiales reales de la Caja de Acapulco pues prácticamente entre 1747 y 1766 los mismos individuos ejercieron los cargos de contador, tesorero, oficial mayor, guarda mayor y escribano de Acapulco. Esta situación intentó combatirse desde que a principios de la centuria y hubo empeño por descubrir actividades dolosas y fraudes, pero pocos cambios pudieron llevarse a cabo.⁷

Obviamente la estrecha relación entre comerciantes y autoridades de Acapulco, así como los buenos ingresos de estos últimos, estaban íntimamente asociados a los tratos mercantiles y, sobre todo, a la consigna de ocultar y apartar de los documentos oficiales las anomalías en los registros de los cargamentos, así como en ignorar el manejo de las representaciones privadas del comercio. La forma de proceder por la que los comerciantes de Manila y México se ganaban a las autoridades del puerto era con regalos de preciadas piezas de seda china y finos muebles de marquetería japonesa que el castellano y oficiales reales elegían durante la visita administrativa a las casas donde los comerciantes filipinos colocaban sus mercancías. Generalmente las cargas de los galeones eran mayores a las permitidas, pero además era común que los comerciantes compraran a las tripulaciones sus espacios en las naves para llevar géneros de gran valor cuando ellos sólo podían cargar productos baratos con un valor no mayor a 30 pesos. Y otro aspecto que generaba críticas era la entrada ilegal de mercancías fuera de permiso y su conducción a casas de particulares donde se llevaban a cabo grandes permutas privadas sobre las cuales no quedaba ninguna manifestación ni rastro. Por otro lado, cuando se trataba de embarques de plata fuera de registro, los comerciantes involucrados (filipinos y mexicanos) contribuían con 5, 6, 7 y hasta 10 % sobre su valor que en lugar de acreditarse a la Real Hacienda del virreinato se adjudicaba al bolsillo de las autoridades del puerto, entre quienes se distribuía. En cuanto al almojarifazgo de salida (16,66 %) debía pagarse sobre el valor de la ganancia obtenida por la venta de las mercaderías (que en teoría era el doble del valor de la carga que había llegado), además del 10 % sobre la plata excedente. El método oficial de pago era que cada comerciante filipino presentara una declaración en donde manifestara lo que se pagaría de almojarifazgo y de forma separada lo que se pagaría por el monto individual de sus caudales. Pero

7 Yuste explica que llegaron a nombrarse nuevos castellanos como en 1761 se hizo con Juan Antonio Gutiérrez de la Vega, en 1764 con Fernando Monserrat y en 1766 con Teodoro de Croix, pero los miembros de la caja real de Acapulco se mantuvieron hasta 1770, lo cual dificultó las modificaciones planeadas (Yuste 2007: 320-321).

el método más utilizado era cargar el total de la plata que se presentaba al registro oficial pagando por fuera el gravamen correspondiente a las cargas personales, con lo cual se estaba embarcando un porcentaje adicional de plata y año con año salían cantidades significativas de caudales particulares no acreditados fiscalmente (Yuste 2007: 321-324).

Como ya se indicó, estos excesos quisieron evitarse desde inicios del siglo XVIII y para ello la Corona expidió cinco reglamentos que intentaron regular el comercio transpacífico. Dictados en 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769 todos estos reglamentos prestaron especial atención al reparto de boletas o permisos para llevar a cabo comercio con Acapulco, pero al ser todos ellos diferentes en lugar de servir para establecer mejores controles generaron desórdenes, lo cual fue aprovechado por los comerciantes para no cumplirlos (Yuste 2007: 58-59). El caso del reglamento de 1734 fue especial pues fue el que se retomó durante el interinato de Teodoro de Croix, como más adelante se mencionará. Así que pese a los intentos mencionados, pocos fueron los cambios que se aplicaron a la ruta transpacífica durante la primera parte del Setecientos. Sin embargo, el detonante que cambió esta situación fue la Guerra de los Siete Años (1756-1763) pues tras la toma de La Habana y Manila a manos inglesas se cerraron los principales contactos marítimos de Nueva España y las escalas del comercio hispánico en general. Esto obligó a las autoridades peninsulares a implementar cambios más drásticos. En el caso de la Nueva España, se envió a José de Gálvez como visitador general pero, a diferencia de sus antecesores, él tuvo poder plenipotenciario para ordenar cambios incluso sin la venia del virrey, lo que lo hizo entrar en conflicto con el marqués de Cruillas. Sin embargo, éste pronto fue removido y se envió en su lugar al marqués de Croix, con quien Gálvez tuvo buen entendimiento y juntos aplicaron diversas ordenanzas en el virreinato. Una de ellas se relacionó con los puertos y entre sus objetivos estaba el llevar a cabo una serie de reformas administrativas para combatir la corrupción de los funcionarios fiscales (Jáuregui 1999: 68).

En el caso de Acapulco se envió al marqués de Rubí en 1765 para realizar una visita al puerto. Este funcionario llegó a Nueva España un año antes como parte de la misión militar comandada por Juan de Villalba, quien debía establecer formalmente un ejército en el virreinato (Archer 1983: 25-26). Casi desde su llegada a Nueva España a Rubí se le instruyó para que se trasladara a Acapulco y llevara a cabo el registro del galeón *Santa Rosa* que recién arribaba con noticias sobre la situación del archipiélago filipino tras

la ocupación inglesa.⁸ Pero la inspección comprobó los vínculos existentes entre autoridades del puerto y los comerciantes mexicanos. Se revisaron las cajas de artilleros y grumetes y se vio que excedían el valor de su carga permitida por más de 60 mil pesos con mercancías que pertenecían a comerciantes filipinos. Además Ildefonso Ovalle, a quien el virrey Cruillas había encomendado llevar el navío *Santa Rosa* a Manila el año anterior, estableció en Acapulco una tienda de géneros asiático, actividad que tenía prohibido realizar. Pero pese a los informes enviados al virrey, Rubí no pudo intervenir y combatir estas acciones debido a que todos los efectos de Ovalle aparecían registrados a nombre de comerciantes de Manila, por lo que supuestamente eran oficiales aunque era evidente que se escondía una simulación. Así que la existencia del registro impidió a Rubí levantar una acusación sobre las irregularidades que detectó (Yuste 2007: 325-326). Su informe no obstante fue de utilidad pues sirvió de antecedente a las acciones tomadas por Teodoro de Croix.

Llegada y misión

Cuando José de Gálvez arribó al puerto de Veracruz pronto sustituyó a los principales funcionarios del puerto luego de ver que participaban en diversos contrabandos. Inmediatamente nombró a oficiales designados por la Real Hacienda, entre ellos Antonio de Cossío, para que se hicieran cargo del cobro de alcabalas así como del buen funcionamiento del lugar. Poco después el visitador también llevó a cabo las mismas acciones en Acapulco y suspendió de sus empleos a los oficiales reales, escribano, guarda mayor y juez de guías que anualmente se trasladaba al puerto. En su lugar se nombró a dos contadores del Tribunal de Cuentas para que con ministros de Real Hacienda hicieran las funciones de contador y tesorero de aquellas cajas.⁹ También se destinó al guarda mayor de la capital dándole orden de elegir a cuatro subalternos de confianza que le ayudaran y estos tendrían la obligación de impedir las fraudulentas introducciones de géneros y ocultas extracciones de caudales. Y finalmente como nuevo castellano interino fue

8 La ocupación de Manila duró dieciocho meses y las fuerzas invasoras provinieron de Madrás (Lynch 1991: 284).

9 Archivo General de la Nación (AGN), Marina, vol. 27, f. 151-151v.

nombrado el sobrino del nuevo virrey, el caballero Teodoro de Croix,¹⁰ removiéndose de su puesto al castellano Fernando Monserrat que a su vez era sobrino del marqués de Cruillas (Moreno 1967: 46). El nuevo virrey Marqués de Croix consideró prudente el nombramiento de su propio sobrino para eliminar las malas prácticas comunes en el puerto:

[...] y aunque por lo antecedente se ha considerado por el vulgo que hay en aquel puerto algunos motivos de corrupción por los intereses bien cierto de que no aplicará las más activas providencias a estarlos he nombrado a mi sobrino don Teodoro de Croix para este destino tanto porque quite cualquier abuso que perjudique el comercio de Filipinas cuanto porque continúe su mérito en este reino [...].¹¹

A Teodoro de Croix se entregó una instrucción reservada donde se le indicaban algunos de los fraudes más comúnmente practicados y que en realidad iniciaban desde Filipinas. Incluso esto lo retomó el castellano un año después para hacer un informe en donde enlistaba algunos de los principales desórdenes del comercio transpacífico que iniciaban desde la entrega de boletas a los vecinos de Manila, así como con las escalas que se hacían a lo largo del canal de San Jacinto para introducir géneros no registrados, los cuales muchas veces terminaban desembarcándose en la bahía de San Blas con el pretexto de hacer aguada o bien en el puerto de la Navidad con el de dejar los pliegos reales y al gentilhombre.¹²

Croix no podía corregir los desórdenes al momento de cargar los galeones, pero sí denunciarlos. Por ello el castellano debía llevar a cabo la visita al galeón inmediatamente después de su arribo para así evitar que hubiera tiempo de cometer fraudes y poder aprender todo aquello que viniera fuera de registro, dándolo por comiso. Las cajas y fardos debían ser desembarcados con el libro de sobordo para así contabilizarlos pieza por pieza. En cuanto a las tripulaciones, debía revisarse que no llevaran géneros

10 Conocido o nombrado caballero por pertenecer a la Orden Teutónica (Thomas 1968: 17).

11 AGN, Correspondencia de Virreyes (Segunda Serie), vol. 11, f. 131.

12 AGN, Marina, vol. 28, ff. 259-266v. Hay que recordar que los galeones se acercaban a la costa de la Navidad (Nueva Galicia) para dejar el pliego donde se daba aviso de su próximo arribo a Acapulco. Esto era enviado con un gentilhombre que por tierra se trasladaba a la ciudad de México. Y luego de 1768 que se fundó el departamento marítimo de San Blas paulatinamente los galeones hicieron escala en el lugar para llevar a cabo reparaciones pues se contaba con astillero y personal marítimo más completo que en Acapulco, lo cual poco a poco sirvió para llevar a cabo transacciones ilícitas (Pinzón Ríos 2011b: 228-231 y 245-255).

exquisitos ni que excedieran las cantidades que les estaban permitidas, por lo que se revisarían primero las cajas de soldados y marinos, así como baúles, petacas y otras piezas de equipaje de oficiales, mercaderes y pasajeros; de haber en ellas mercaderías éstas debían ser decomisadas (Pinzón Ríos 2011b: 229-230). Eran tantas las formas usadas para introducir géneros en Acapulco que el castellano debía describirlas para dar mejor cuenta de ellas:

[...] estos las ocultan regularmente poniendo géneros y efectos en cajas que traen cubiertas con mantas o bombacies. En tinajas que llaman balsas traen loza china que sirve para disimular las mercaderías encubiertas, y en tinajas y cajones poniendo encima semillas, menestras y frutas secas de rancho, por lo que se hace preciso registrar todas estas piezas y otras de igual clase [...].¹³

Pero además de vigilar a las embarcaciones era necesario poner atención en la gente de tierra, así que debía observarse que los habitantes del puerto no cometieran las habituales irregularidades como era acercarse al galeón de noche o con naves pequeñas, por lo que se prohibió que salieran embarcaciones de cualquier tipo por las fechas del arribo de la nao y además se ordenó vigilar varias leguas de costa para evitar dichas navegaciones. Esto porque se sabía que se hacían salidas maliciosas para sacar cargas del galeón en pequeñas lanchas y que las poblaciones locales ayudaban a esconderlas, acciones en las que las autoridades locales no habían hecho mucho caso (Moreno 1967: 48). También se ordenó que los vecinos o forasteros que ocurrieran por mar o tierra al puerto no se acercaran al bordo del galeón sin expresa licencia ni recibieran u ocultaran géneros o mercaderías de las que condujeran para embarcarlos en la nao. Indicó también que se publicaran bandos que informaran lo anterior para que no se alegara ignorancia. Esos bandos también debían remitirse a pueblos, ranchos o estancias de la jurisdicción, especialmente los de la banda sur de Acapulco pues esa era la costa por donde se detenía el galeón regularmente dos o tres días antes de llegar al puerto. Para evitar esto también debían enviarse guardas y soldados con la orden de evitar que el galeón entrara en alguna bahía, puerto o surgidero de la costa como se había verificado en varias ocasiones con el fin de arrojar a tierra lo que venía fuera de registro. Parece que también era común que cuando llegaba el galeón arribaban nave de la California y

13 AGN, Marina, vol. 27, f. 156v.

algunas veces incluso de Guatemala o Perú, lo cual debía evitarse “por estar prohibido el comercio de ropas de china en todos ellos”.¹⁴

A Croix le tocó recibir a dos galeones. El primero, el *San Carlos de Borromeo*, llegó en 1766 y fue en el que más acciones se tomaron para revisar la carga, detectar irregularidades y en realidad la que puso en jaque a los comerciantes. Es de esta revisión donde más se puede sacar información de las prácticas fraudulentas. Posteriormente en 1768 llegó el galeón *Santa Rosa* y Croix procedió de la misma manera que en el anterior arribo aunque hubo menos detenciones por haber menos envíos por parte de comerciantes filipinos (Yuste 2007: 333-334; Moreno 1967: 52-55).

Revisión de cargas y aranceles

Cuando Croix se hizo cargo del arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* se basó en el Reglamento de 1734 pues en 1760 se expidió una ordenanza donde se indicaba al virrey marqués de Croix y al gobernador de Filipinas don Simón de Anda y Salazar que se apegaran a él (Fonseca/Urrutia 1978 [1845]: T. IV, 515-516). Dicho reglamento tenía diversos puntos que fueron contemplados estrictamente por el castellano. Algunos de ellos fueron:

- a) Excluir de manera absoluta la regulación del permiso de comercio por piezas, mandando que las manifestaciones y avalúos de la carga se hicieran por facturas presentadas ante la Contaduría de Manila con el juramento solemne de no contener más de lo que expresaban y no ser ninguna porción de ellas pertenecientes a vecinos de Nueva España ni a otra persona no autorizada en el comercio transpacífico.
- b) Que la numeración de los comerciantes o libro de repartimiento lo hiciera la ciudad de Manila, sin intervención de ninguna autoridad de las islas, incluyendo en ella a los militares o de otra profesión que residieran en el puerto de Cavite.
- c) Que las personas que no pudieran emplear mercancías debían regresar su espacio de carga a la Junta de Repartimiento para que ésta la repartiera justificadamente entre los demás comerciantes, vecinos y naturales de Filipinas, con excepción de las viudas y los po-

¹⁴ AGN, Marina, vol. 27, ff. 151-162.

- bres que sí podían ceder su acción a cualquiera de los comerciantes competentes que estuviera inscrito en el libro de repartimiento.
- d) Que una vez realizada la numeración de los vecinos de Manila fuera la Junta de Repartimiento la encargada de distribuir las toneladas a embarcar entre los nominados sin incluir por ningún pretexto ni simulación a los ministros eclesiásticos, seculares o regulares, ni a forasteros residentes en las islas.
 - e) Realizado el reparto del permiso de comercio, los interesados debían concurrir a la Junta de Avalúos, formada por dos diputados del comercio, dos oficiales reales y el fiscal de la Audiencia, para dictaminar el valor de los embarques.
 - f) Asimismo, expresaba que a la tripulación de los galeones, con excepción de los oficiales, se les permitiera embarcar como permisión una caja que no excediera su contenido al valor de 30 pesos, pagando los mismos derechos que el resto de los embarques (Yuste 2007: 61).¹⁵

Lo anterior sobre todo llevó a que los funcionarios de Real Hacienda de México que fueron enviados a Acapulco, don Antonio de Mier y don Juan Baptista de Lecumberri, en primer lugar consideraran que los desórdenes en el comercio transpacífico en gran medida eran resultado de las irregularidades practicadas en Manila pues ahí las cargas se avalúan no por sus facturas sino por piezas “pero con un modo tan simulado que parece que se ejecuta como previene el reglamento y en la realidad se hace por piezas”.¹⁶ Pero para poder aplicar el reglamento, así como algunas órdenes dictadas en 28 de enero y 3 de marzo de 1764, era necesario dar aviso a los comerciantes sobre la manera en la que se procedería al momento de hacer la descarga. Así que Croix ordenó se notificara a los comerciantes del galeón que se prepararan a exhibir las facturas originales de sus respectivas consignaciones, y en caso de negarse se cobrarían multas de dos mil pesos a los consignatarios que no lo ejecutaran. Cabe decir que esta medida no era nueva sino que se había intentado previamente, como se ve cuando el castellano Fernando de Monserrat avisó que en el galeón de 1764 había cuatro piezas sin registro, por lo que se notificó a los comerciantes que en

15 Original de este reglamento puede verse en Fonseca/Urrutia 1978 [1845]: T. IV, 484-516.

16 AGN, Marina, vol. 24, f. 363-363v.

lo sucesivo debían abrir todas las piezas con facturas; sin embargo, éstos se negaron a hacerlo pues lo que se había practicado generalmente era valuar las piezas por las medidas de todas sus calidades. Luego de consultar al fiscal Joseph Gorraez, éste respondió que debido a que era cada vez más común encontrar más piezas de las registradas se hacía necesario ver el valor de todas, por lo que en lo sucesivo había de abrirse los bultos; sin embargo, como lo habitual era el medir las piezas que ya venían arregladas desde Manila no pudieron cambiar dicha práctica. Eso llevó a que generalmente la autoridad del puerto se contentaran con valuar los volúmenes de la carga por estar prohibido abrir los fardos. Esto fue consultado al mismo virrey Marqués de Cruillas quien también estuvo de acuerdo en que las regulaciones de la carga de los galeones se hicieran por facturas y no por piezas. Pese a que no fue aplicado, dicha discusión fue revisada y retomada por Croix.

Por supuesto los comerciantes se opusieron a la orden de Croix e hicieron junta general en la que acordaron no entregar las facturas pues alegaban que con ellos se perjudicaban sus intereses.¹⁷ Redactaron una misiva donde se negaban a presentar las facturas y que se las rubricaran las autoridades pues eso violaba las exenciones que se habían concedido al comercio de Manila.¹⁸ Pese a sus quejas, los comerciantes tuvieron que exhibir sus facturas y comenzaron a detectarse anomalías. Por ejemplo, entre las facturas entregadas por Manuel Antonio Ruano había 30 piezas de carga pertenecientes a don Manuel Suarez López, quien se retiraba a España: pero este caso significaba que se estaba cometiendo una irregularidad pues se prohibía el comercio de las islas a aquellos que no fueran vecinos de ellas. Aunque Suárez López había sido oficial en las cajas de Manila ya no residía en el lugar, por lo que quedaba fuera de dicha permisión y su carga debía ser decomisada. Esto fue aceptado por las autoridades de México pues no constaba que Suárez López fuese oficial real en aquellas cajas.¹⁹ Por otro lado, a los comerciantes también se les ordenó mostrar las alhajas de oro o piedras preciosas que llevaran y no constaran en las facturas.²⁰ En general, se informó que en las facturas aparecían muchas piezas que según el reglamento debían ser comisadas pero eran tantas que de hacerlo no quedarían mercancías para llevar a cabo la feria. Esto en gran medida debido a que

17 AGN, Marina, vol. 24, ff. 246-253v.

18 AGN, Marina, vol. 24, f. 256.

19 AGN, Marina, vol. 24, ff. 262-264.

20 AGN, Marina, vol. 24, ff. 265-267.

las cargas no únicamente excedían cantidades sino también su calidad pues al parecer había piezas que eran de gran valor pero no fueron registradas así. Por eso se insistía en abrir algunos fardos para comprobar lo anterior y luego enviarlas cerradas a la capital si es que no había problema.²¹

La carga que fue considerada iba fuera de registro se compuso de 8 fardos y 20 cajas y cajones, los cuales fueron llevados a los almacenes reales. Además, también se encontraron alhajas de oro como bejuquillos, cajas, puños de bastón y algunos brillantes.²² Dichas cargas posteriormente fueron rematadas en el mismo puerto (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Nota de los remates que se hicieron de los efectos que se debían vender en este puerto

Cantidad	Género	Cantidad de remate
294 arrobas 10 libras	Cera de 16 pesos cuatro reales	4.857 pesos 4 ½ reales
	Loza	4.600 pesos
1	Vajilla de metal de China entre fina	940 pesos
1	Envoltorio de cañas ordinarias	28 pesos
1	Cajoncito de tinta ordinaria	27 pesos 4 ½ reales
	Cabalonga	480 pesos 6 reales
	Peines	550 pesos
Importe total 11.483 pesos 7 reales		

Fuente: AGN, Marina 24, f. 243.

De esta forma se ve que las presiones ejercidas por el castellano y los nuevos oficiales del puerto llevaron a que los comerciantes se vieran obligados a mostrar sus facturas y con ello varias irregularidades quedaron al descu-

21 AGN, Marina, vol. 24, ff. 268, 271-271v.

22 AGN, Marina, vol. 24, ff. 356-357v.

bierto. Pero dichos comerciantes no fueron los únicos en ser sometidos a las exhaustivas revisiones.

Cajas de tripulaciones y de oficialidades

El tema de las cajas de tripulaciones también había sido discutido con antelación pues era común que los oficiales y mercaderes que venían en la nao introdujeran en ellas géneros exquisitos y que por tanto se excediera en demasía las cantidades permitidas.²³ Al mismo Marqués de Cruillas le tocó recibir informe sobre el tema y ante ello emitió órdenes diversas:

[...] avisándome el efectivo momento de las cajas artilleras, marineras y grumetes que condujese el navío sin que pierdan vuestra merced instante en asegurar con toda su vigilancia en la playa no se experimenten los dolorosos desordenes que ha permitido la omisión en los años anteriores [...].²⁴

Las denuncias sobre estas prácticas fueron retomadas por el castellano Croix quien al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* intentó que las cajas de artilleros, marineros y grumetes fueran llevadas a los almacenes pues más bien debían ser consideradas como cajones de los comerciantes por llevar cargamentos de éstos.²⁵ Sugería además decomisarlas pues al parecer incluían más de los 30 pesos permitidos a las tripulaciones.²⁶

Pero estas cajas no eran el único problema, sino que lo eran también las cajas de la oficialidad pues ellos generalmente llevaban cargamentos fuera de registro como si fueran mercancías para su uso personal. Incluso en el informe de Croix se explicó cómo era común que los oficiales de mar y guerra vinieran como consignatarios o compromisarios de las mercaderías, lo cual estaba prohibido. Además, mucha de la carga no era de vecinos de Manila, cuando ellos eran los únicos con licencia para cargar los galeones y eso hablaba de las negociaciones previamente establecidas. Y además, los permisos concedidos a los religiosos para que embarcaran efectos correspondientes a su estado y para provisión de sus misiones muchas veces

²³ AGN, Marina, vol. 18, f. 156.

²⁴ AGN, Marina, vol. 18, f. 28.

²⁵ AGN, Marina, vol. 24, ff. 265-267.

²⁶ AGN, Marina, vol. 24, ff. 356-357v.

también era vendido a los comerciantes.²⁷ Por ello el castellano Croix y los oficiales de guerra y mar del puerto pasaron oficio solicitando se les entregaran las cajas y petacas que la oficialidad había traído fuera de permiso sin exigirles derecho alguno o que se sujetaran a las mismas contribuciones de las piezas registradas.²⁸ A dicha oficialidad también se le ordenó colaborar en la presentación de las facturas, pero el general, el maestre de plata y otros oficiales de la nao se excusaron de hacerlo, por lo que el virrey ordenó al castellano Croix que decomisara todo aquello que les perteneciera y estuviera fuera de registro:

[...] procederá VS a obligar a todos los demás a que exhiban y manifiesten las facturas que traen, y en defecto de ellas a que presenten sus relaciones juradas del verdadero valor de los efectos que contienen las piezas y fardos registrados en Manila, para regular el legítimo importe de los reales derechos que deben contribuir y [sic] ficar de consiguiente la verdadera pertenencia de los mismos efectos de que se compone la carga de la Nao.²⁹

Entre los desórdenes ligados a la oficialidad de los galeones estaba el hecho de que sus cargas en realidad pertenecían a comerciantes novohispanos, lo cual debía evitarse, como se indicaba en el artículo 3º del reglamento de 1734:

[...] y de no ser cosa alguna de los géneros comprendidos en ellas pertenecientes a vecinos y residentes en el reino de Nueva España, ni a otra persona alguna de las prohibidas en el comercio de Filipinas con dicho reino. (Fonseca/Urrutia 1978 [1845]: T. IV, 489)

Ejemplo de esta situación fue el de don Joachin González del Rivero, general de la nao, quien dio frívolas respuestas respecto a las mercancías que llevaba pertenecientes a don Joseph González Calderón, vecino de la Nueva España pero que tenía comercio en las islas. El general declaró que sólo llevaba fuera de permiso 11 piezas de loza, 2 piezas de raso liso y 2 bastones con puño de oro, lo cual fue conducido a los reales almacenes. Luego añadió que aunque traía dos vajillas finas, una de metal y otra de loza, no eran para comerciar sino que eran de su uso personal. Pero esa misma tarde que declaró se bajó su equipaje y en 12 de las 20 tinajas que llevaban su marca

27 AGN, Marina, vol. 28, ff. 259-266v.

28 AGN, Marina, vol. 24, ff. 233-234.

29 AGN, Marina, vol. 24, f. 236v.

y se suponía contenían distintos comestibles se hallaron, bajo una ligera superficie de menestras, cera del peso común de 6 arrobas cada una y otras dos de loza. Además, entre los ranchos del general se hallaron dos cajones de loza y dos jacaes, dos cajas de peines con bizcocho por encima, otro con vajillas de metal fina, otros dos de mercancías diversas y una capa de bizcochos encima, dos bolsas con diferentes piezas de metal, otro cajón cerrado y embreado que se juzgó ser de buenos efectos, y otro de loza fina. En cuanto al general y la solicitud que se le hizo para que mostrara sus facturas dijo que él llevaba 10 fardos pero que no podía manifestar factura por no serle conveniente. Se le insistió pero se negó nuevamente. Para Croix era evidente el perjurio de este oficial porque aseguraba no tener más géneros pero se descubrieron los arriba mencionados. Sin embargo, pese a los anteriores descubrimientos el general del galeón envió una queja al virrey sobre los retrasos que se le ocasionaban. Por su parte, el maestre de la nave hizo lo mismo que el capitán al excusarse de presentar las facturas de su carga. La misma postura tomaron don Vicente de Memije y don Juan Pablo de Lara. El castellano terminó escribiendo al virrey que estos personajes eran indignos por todas las ruindades que cometían.³⁰ Esto hacía aún más necesario obligar a mostrar las facturas:

[...] respecto a que por ellas se descubrirán a todas luces los enormísimos fraudes que para este camino padece la Real Hacienda pues me hallo bien informado que cada pieza contiene más de veintitantos de valor de la compra hecha en Manila y es necesario cortar de raíz abusos tan perniciosos.³¹

Los decomisos generaron correspondencia con reclamaciones. Así se vio cuando se avisó de las misivas enviadas por el apoderado de Francisco Xavier Ramírez, maestre de plata de la nave *San Carlos de Borromeo*, luego del comiso que se le hizo por llevar carga fuera de registro, pero éste alegaba que esto se hizo cuando se resistió a presentar sus facturas. Se preguntó en consulta al visitador general al respecto y éste consideró que al maestre se le debían cobrar dobles derechos por la carga para que pudiera ser liberada, pero los precios serían los que se indicaban en la factura, lo cual fue avisado al castellano.³²

30 AGN, Marina, vol. 24, ff. 273-275v.

31 AGN, Marina, vol. 24, f. 275v.

32 AGN, Marina, vol. 24, f. 277-277v.

Estas acciones llevaron a que otros oficiales enviaran cartas donde explicaron por qué tanto ellos como los marineros excedieron sus cargas permitidas en sus baúles y cajas; esto lo hicieron a fin de solicitar que se les tratara con equidad y conmiseración. Así que se le ordenó al castellano proceder al cobro de aranceles pues lo más relevante era, además de evitar fraudes, asegurar derechos reales según la cuota que correspondía al verdadero valor de los géneros registrados. De dicho proceso debía excluirse el caso del maestre de plata Francisco Xavier Ramírez porque éste estaba siendo revisado por el propio visitador general.³³ Al hacer la revisión de la carga, los oficiales del puerto también encontraron que en la bodega del galeón había siete fardos y un cajoncito mediano fuera de registro, cuatro de los cuales pertenecían al maestre de dicha fragata Francisco Reina, mientras que el resto llevaban marca de San Agustín.³⁴

Luego de dichas revisiones poco después se dio aviso de que había iniciado la entrega de las cargas y su remisión a la ciudad de México con sus guías correspondientes, mientras que la loza incautada se quedaría y sería vendida en el puerto por evitarse así que se perdiera en el camino; dicha carga, al igual que la cera, fueron subastadas.³⁵ Además, se avisó la celebración de pública almoneda de los efectos que iban fuera de registro.³⁶

Los regalos

Otro de los aspectos a considerar era el de los regalos. Generalmente se llevaban cargas que como no serían vendidas no pagarían alcabala. Pero dichas cargas debían ir registradas por fardos o cajas, además de indicarse el remitente y destinatario. Había mercaderías enviadas a órdenes religiosas pero de cuándo en cuándo también se mencionaba a autoridades coloniales (ver cuadro 2). Sin embargo, como Carmen Yuste ha señalado, en el caso de los funcionarios del puerto sus regalos eran escogidos en el mismo lugar al momento de hacer las descargas (Yuste 2007: 321-324), lo que hace poco probable que se tenga registro de ellos.

33 AGN, Marina, vol. 24, ff. 331-332v.

34 AGN, Marina, vol. 25, f. 192-192v.

35 AGN, Marina, vol. 25, f. 338- 338v.

36 AGN, Marina, vol. 24, ff. 242-244v.

Cuadro 2: Razón de cajones de regalo que se embarcaron sin pagar derechos reales (1760)*

Carga	Remitente	Destinatario
2 cajones de la medida regular	R. P. Fr. Raphael de Aguilar de la Sagrada Orden de nuestro P. S. Juan de Dios y al cuidado de don Pedro Quijano	para entregar a su convento y Hospital de la Ciudad de México
2 cajones de la medida regular y media maqueta de cera	R. P. Fr. Sebastian Martinez de la orden de los hermitaños de nuestro P. S. Agustin y al cuidado de don Thomas Dotado	Hospicio de esta Nueva España
2 cajones de la medida regular	R. P. de las madres del Beaterio de Santa Cathalina de Zena al cuidado de don Joseph de Acevedo	a sus bienhechores de la ciudad de México
1 cajoncito de la medida regular	R. P. Fr. Joseph de Pedro Bernardo procurador de la provincia de San Gregorio de religiosos franciscos descalzos y viene al cuidado de dicho don Joseph de Acevedo	
2 cajones	embarcó el capitán de fragata de la Real Armada don Juan de Cazens	para regalar a sujetos de la corte
2 cajones de la medida regular	R. P. Fr. Joseph de San Buena-ventura Procurador general de la Provincia de Recoletos descalzos vienen al cuidado de don Reinaldo Kelikeli	para el avío del Hospicio de la Ciudad de México
2 cajones	embarcó el P. Joseph de Leon de la Compañía de Jesus procurador del colegio maximo viene al cuidado de don Leon Martinez	que remite dicho colegio para la estancia llamada San Nicolás en el reino de la Nueva España

2 tiboires de loza de una y media vara de alto con la del margen	embarcó don Francisco Casañas viene al cuidado de don Reinaldo Kelikeli	[para] remitir al reino de Cataluña para el monasterio de Nuestra Señora de Mazarrate [¿Monserrate?]
baúles en cuatro cajones marcados con la del margen	embarcó don Henriquez de Davides y vienen al cuidado de don Leon Martinez	
2 cajones de regalo	embarcó don Joseph Balberde piloto segundo en virtud de decreto de aquel superior gobierno	a entregar al señor oidor don Domingo Trespalacios
2 tiboires grandes	al cuidado de don Leon Martinez	embarcaron y no consta en el registro
2 cajones	al cuidado del general don Joseph Eslava	no consta en el registro al Hospicio de San Francisco de Borjas

Fuente: AGN, Marina, vol. 18, ff. 42-43.

(*Texto en el cuadro modernizado salvo los acentos.)

El tema de los regalos, como en los casos anteriores, también fue revisado desde tiempo atrás y retomado por el caballero Croix. Incluso éste lo mencionó:

[...] y por lo tocante a los cajones y envoltorios rotulados a varios sujetos con el pretexto de regalos, quedo impuesto en lo que Vuestra Excelencia me previene con la condición de que vengan en el registro: pero debo advertir a Vuestra Excelencia que siendo en bien crecido número solo uno viene incluido en dicho registro y así espero que nueva orden de Vuestra Excelencia lo deude sobre esta advertencia para obrar en el asunto [...].³⁷

Sin embargo, entre las primeras órdenes que había recibido el castellano estaba la de mantener detenidos los paquetes, envoltorios y regalos que se encontraran, lo cual hizo en un inicio. Además debía hacerse relación sobre la práctica que hasta ahora se había tenido en su embarque y uso.³⁸ Efecti-

³⁷ AGN, Marina, vol. 24, f. 267.

³⁸ AGN, Marina, vol. 24, f. 88.

vamente se informó además que había alhajas de oro y piedras preciosas no incluidas por los consignatarios de Manila. Ejemplo de ello se ve cuando el capitán del galeón llevaba de parte del marqués de Montecastro para don Josep González Calderón, vecino de Nueva España, “un cajoncito con varias alhajas de oro”.³⁹ Si bien poco refiere Croix a los obsequios llevados en los galeones, es probable que éstos debieran ser revisados con gran cuidado por ser piezas de pago por favores y alianzas.

Al regreso

El regreso del galeón a las Filipinas implicaba el reto de revisar los cargamentos de plata pues generalmente había ocultaciones de ésta. Para evitarlo debían publicarse bandos donde se indicara que nadie llevara plata al puerto sin registro y sin su correspondiente licencia, pues toda la que fuera ilegalmente sería aprendida. También debía evitarse que este metal fuera embarcado de noche a través de canoas, cayucos u otras pequeñas barquillas que comúnmente se usaban en el Mar del Sur. Por otro lado, en tierra se debía evitar que las monedas se pegaran con brea en las tinajas llenas de agua, o bien que se introdujeran pesos en costalillos muy estrechos que llamaban culebras y eran usados por los marineros para dormir; tampoco debían echarse monedas en las barcinas y tercios de zacate que embarcaban para mantener vivo al ganado del rancho. Además, debía vigilarse que los marinos se ciñeran costalillos con plata en el cuerpo. Finalmente, había que evitar que se introdujera plata en las cajas de los pasajeros y misioneros que se embarcan a las islas.⁴⁰ Es decir, todos aquellos trucos utilizados para ingresar plata a los galeones ya eran conocidos y por tanto Croix debía evitarlos.

Finalmente, un aspecto más que debía vigilarse era el de los arribos maliciosos que pudiera hacer el galeón. Esto es, que se acercara a tierra en lugares cercanos al puerto o bien que retrasara su salida a altamar pues eso significaba que esperaban recibir cargamentos excepcionales. Por eso para Croix fue necesario cuestionar sobre la arribada maliciosa que se había detectado pues el *San Carlos de Borromeo* hizo una maniobra contraria a la práctica de los buenos pilotos que generó sospechas y obligó a despachar

39 AGN, Marina, vol. 24, f. 279v.

40 AGN, Marina, vol. 27, ff. 151-162.

guardas para que observaran si había malicia en las acciones de los oficiales. Sin embargo, en cuanto se acercaron los oficiales del puerto el galeón inició su travesía.

Los resultados

La presencia del castellano Croix en Acapulco llevó a hacer una relación de los métodos más comunes utilizados en el puerto para hacer contrabandos al arribo, descarga y despacho de los galeones. Esto permitió que más allá de la simple aprensión de alhajas y mercaderías que venían fuera de registro se pusiera al descubierto que la descomposición del ministerio de Acapulco iba más allá del castellano y el resto de los oficiales del puerto, y que la corrupción desbordaba a todo individuo involucrado en dichos tratos pues a cambio de su sigilo o disimulo los comerciantes mostraban su agradecimiento distribuyendo dádivas por todas partes (Yuste 2007: 332-333). Había que evitar que esas situaciones se volvieran a presentar y cortar de raíz el problema que en especial se debía a la tolerancia o vinculación de las autoridades portuarias en los tratos del lugar; sus acciones (o falta de ellas) ocasionaban graves daños al erario y eso justificaba los autos de comiso hechos por Croix.⁴¹ Para solucionar lo anterior el castellano había indicado en su informe lo necesario que era nombrar como oficiales del puerto a personas de suma confianza:

Últimamente es digna de la mayor atención la elección de los sujetos que deben servir todos los ministerios de Acapulco, pero en especial la de Castellano y oficiales que despachen por comisión y guarda mayor pues siendo estos sujetos de entera confianza es imposible que los demás puedan obrar mal aún cuando tengan disposición para ello.⁴²

Además de que era necesario eliminar a los oficiales fijos que establecieran lazos con personas de la localidad, en lo sucesivo había que nombrar anualmente a funcionarios que desde la capital se trasladaran al puerto.⁴³ Por ello el visitador general tomó la determinación de eliminar los empleos perpetuos de Acapulco y en lo sucesivo se nombrarían sujetos que

41 AGN, Marina 28, ff. 259-266v.

42 AGN, Marina 28, f. 264v.

43 AGN, Marina 28, ff. 259-266v.

por lo común asistieran al puerto y percibieran un salario fijo. Se sugería que los oficiales reales recibieran 3 mil pesos, los dos oficiales de tesorería 2 mil pesos, el contador 500 pesos, el guarda mayor mil pesos y los ocho subalternos que cuidan el resguardo del puerto 300 pesos cada uno.⁴⁴ Es decir, había que entregar salarios fijos y regulares para con ello evitar que el personal del puerto tuviera que hacer negocios por su cuenta.

Por otro lado, debía darse continuidad a las acciones tomadas y aclararse a comerciantes y funcionarios de los galeones que las siguientes descargas se apegarían al reglamento de 1734:

[...] los fraudes que se han verificado este año en Acapulco al arribo de la fragata de registro *San Carlos Borromeo*, me ponen en la precisión de manifestar a Vuestra Señoría que los galeones sucesivos deben venir exactamente arreglados a la concesión de su Majestad de 8 de abril de 1734 si quieren los interesados en ese comercio que se les continúe el que hacen con este reino [...].⁴⁵

Lo que se pretendía entonces era dar noticia a los comerciantes y autoridades filipinas para que en viajes posteriores llegaran a Nueva España informados de lo que pasó con el *San Carlos de Borromeo* y de esa manera evitaran en lo sucesivo negarse a exhibir sus facturas con el libro de sobordo, como se indicaba en el reglamento de 1734. Las cargas serían revisadas y en caso de registrar cargamentos con mejor valor del que les correspondía se les exigirían derechos dobles.⁴⁶ Esto serviría para cobrar de forma correcta los reales derechos. En cuanto a las cargas, alhajas y demás cosas que viajaran fuera de registro deberían ser decomisadas inmediatamente sin permitirse reclamo alguno, conforme se indicaba en el reglamento mencionado. Y las cajas que eran libres de pagar derechos, como era el caso de las cajas de religiosos, debían abrirse para que las autoridades pudieran revisar que no llevaran géneros comerciables que pertenecieran a particulares. En cuanto a envoltorios y cajones que vinieran como regalos y no aparecieran en los registros, había orden de no reconocerlos.⁴⁷

Desde la perspectiva de las autoridades, la presencia del castellano había sido exitosa pues se pensó que con sus acciones se ponía orden al comercio transpacífico. Incluso Croix y los oficiales del puerto hicieron

44 AGN, Correspondencia de Virreyes (segunda serie), vol. 15, ff. 181-182v.

45 AGN, Marina, vol. 25, f. 227.

46 AGN, Marina, vol. 25, ff. 282-284v.

47 AGN, Marina, vol. 25, ff. 251-252.

relaciones de los documentos referentes a los arribos de los galeones anteriores a fin de mostrar cómo eran comunes las evasiones al erario real desde tiempo atrás. Esto lo hicieron mostrando casos específicos, como fue el del galeón *Santa Rosa* que llegó a Acapulco en 1765. Dichos oficiales explicaron que al bajar los cargamentos se cobraron los 125 pesos por bulto como era lo habitual. En el registro se indicaba que el producto obtenido por la venta final de las mercancías fue de 681.242 pesos y se suponía que la cantidad a pagar al erario era de 113.543 pesos 3 tomines 8 granos, pero sólo se pagaron 58.204 pesos 4 granos, por lo que se defraudó al rey con 55.336 pesos 3 tomines 4 granos. Otro ejemplo de la forma en la que estaban mal registradas las mercancías fue el arribo de la nave que llegó en 1766 la cual vendió sus mercancías en 913.069 pesos, por lo que debió pagarse a la Corona 152.708 pesos 1 tomín 4 granos pero solamente se pagaron 59.565 pesos 6 tomines 8 granos, por lo que se defraudaron 92.612 pesos 1 tomín 8 granos. En dos años, la defraudación al rey había sido de 147.948 pesos 5 tomines.⁴⁸ A diferencia de lo anterior, las medidas tomadas por Croix, además de evidenciar las prácticas ilícitas, permitieron que los ingresos del rey fueran de cerca de 400 mil pesos, lo cual a fin de cuentas era su objetivo principal (Moreno 1967: 57). Sin embargo, aunque es verdad que los ingresos del erario se incrementaron, lo cierto es que las medidas tomadas no fueron del todo útiles pues las acciones de Teodoro de Croix lo llevaron a cometer excesos. Los comerciantes filipinos al siguiente año prefirieron reducir sus cargamentos y únicamente comerciar con aquello que fuera necesario para cubrir sus requerimientos urgentes. Además, se presentaron quejas formales ante el Consejo de Indias donde se reprobó la actuación del castellano y hacia 1774 algunos comerciantes incluso fueron indemnizados por sus pérdidas (Yuste 2007: 333-334).

* * *

Tras la partida del castellano Croix del puerto de Acapulco el comercio del galeón se restableció y no volvió a solicitarse la exhibición de facturas, pero fueron otras las medidas tomadas por las autoridades metropolitanas para intentar reducir la presencia de los comerciantes novohispanos en el tráfico asiático. Lo anterior se hizo a partir de la apertura de negociaciones directas entre Cádiz y Filipinas a través del cabo Buena Esperanza a tra-

48 AGN, Marina, vol. 24, ff. 358-373v.

vés de compañías comerciales como la Casa de Uztáriz y la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (1765), con la licencia otorgada para que los galeones comerciaran en San Blas (1789), así como con la creación de la Compañía de Filipinas (1785), la cual tuvo posibilidad de llevar mercaderías directamente a Perú sin pasar por Nueva España. Con ello el monopolio comercial novohispano paulatinamente se fue debilitando al igual que la ruta transpacífica. De esta forma, el ataque frontal a las irregularidades cometidas por parte del visitador general a través del nombramiento del caballero Teodoro de Croix como castellano de Acapulco modificaron poco las prácticas establecidas, pero sirvieron para sentar las bases de otras transformaciones de más largo alcance que posteriormente tuvieron efectos importantes para el virreinato novohispano. Por eso el interinato de Croix puede verse como un evento inmerso en un momento coyuntural de dichas transformaciones.

Bibliografía

- ARCHER, Christon I. (1983): *El ejército en el México Borbónico*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- BONIALIAN, Mariano (2011): *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*. México, D.F.: El Colegio de México.
- CELAYA NÁNDEZ, Yovana (2010): *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema imperial (1638-1742)*. México, D.F.: El Colegio de México.
- DICCIONARIO DE AUTORIDADES (1726-1739). España: Real Academia Española. <<http://web.frl.es/DA.html>> (2.3.2015)
- ESCAMILLA, Iván (2011): *Los intereses malentendidos: el consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*. México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.
- FISHER, John (1992): *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: Mapfre.
- FONSECA, Fabián de/URRUTIA, Carlos de (1978 [1845]): *Historia General de Real Hacienda*. VI vols. México, D.F.: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- GERHARD, Peter (1960): *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*. Glendale: The Arthur H. Clark Company.
- JÁUREGUI, Luis (1999): *La Real Hacienda de Nueva España: su administración en la época de los intendentes, 1786-1821*. México, D.F.: UNAM, Facultad de Economía.
- LYNCH, John (1991): *El siglo XVIII. Historia de España* (traducción de Juan Faci). Barcelona: Crítica.

- MORENO Y DE LOS ARCOS, Roberto (1967): *Teodoro de Croix. Su actuación en América*. México, D.F., Tesis para obtener el título de Licenciado en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México.
- PÉREZ BRIGNOLI, Héctor (1993): *Historia General de Centroamérica*, vol. II, De la Ilustración al Liberalismo (1750-1870). Madrid: Ediciones Siruela.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe (2011a): "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)". En: *Estudios de Historia Novohispana*, 44, pp. 45-76.
- (2011b): *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.
- ROSENMÜLLER, Christoph (2008): *Patrons, Partisans, and Palace Intrigues: The Court Society of Colonial Mexico, 1702-1710*. Calgary: University of Calgary Press.
- SALES, Ostwald (1997): "Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro Quiroga en Acapulco, 1635-1640". En: Yuste, Carmen (coord.): *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 127-146.
- (2000): *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México, D.F.: Plaza y Valdés Editores.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest (2013): *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755): Alcances y contradicciones*. México, D.F.: Instituto Mora.
- THOMAS, Alfred Barnaby (1968): *Teodoro de Croix and the Northern Frontier of New Spain, 1776-1783*. Oklahoma: University of Oklahoma Press.
- WALKER, Geoffrey (1979): *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Barcelona: Ariel.
- YUSTE, Carmen (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*. México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.